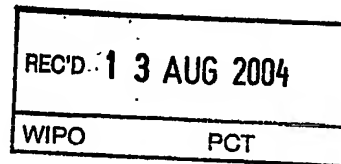


10/11/2004 7 0 0 0 0 0 4

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

PRIORITY DOCUMENT

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 10 2004 008 818.7

Anmeldetag: 20. Februar 2004

Anmelder/Inhaber: Behr GmbH & Co KG,
70469 Stuttgart/DE

Bezeichnung: Klappe für ein Luftführungsgehäuse einer
Kraftfahrzeug-Klimaanlage

IPC: B 60 H, F 16 K

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 08. Juli 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Schäfer

BEHR GmbH & Co. KG
Mauserstraße 3, 70469 Stuttgart

5

10

Klappe für ein Luftführungsgehäuse einer Kraftfahrzeug-Klimaanlage

15

Die Erfindung betrifft eine Klappe für ein Luftführungsgehäuse einer Kraftfahrzeug-Klimaanlage, sowie eine Heizungs- oder Klimatisierungseinrichtung.

20

Herkömmlicherweise werden in Luftführungsgehäusen eine Mehrzahl von Klappen verwendet, welche die Luftströmung in unterschiedlichen Luftkanälen steuern. Dies ist insbesondere der Fall, wenn eine geschichtete Strömung erzeugt werden soll, wofür Kaltluft und Warmluft unter Ausbildung einer Temperaturschichtung gezielt bereichsweise gemischt und bereichsweise parallel zueinander geführt werden. Hierfür sind üblicherweise mehrere Luftkanäle entsprechend ausgebildet, wobei die Klappen in denselben und in der Regel beabstandet von einander angeordnet sind und in Abhängigkeit voneinander in der Regel einzeln angesteuert und von einem Stellmotor betätigt werden.

25

30

Ferner kann eine entsprechend unterteilt ausgebildete Klappe verwendet werden, wobei die Klappe von Trennwänden des Luftführungsgehäuses unterteilt ist, welche die Luftkanäle voneinander trennen. Eine derartige Klappe bestehend aus einzelnen, voneinander getrennt ausgebildeten Bereichen ist einfacher zu steuern, lässt jedoch noch Wünsche, insbesondere in Hinblick auf den Bauraumbedarf, offen.

Es ist Aufgabe der Erfindung, eine verbesserte Klappe für ein Luftführungsgehäuse einer Kraftfahrzeug-Klimaanlage zur Verfügung zu stellen, wobei insbesondere die Ausnutzung des Bauraums optimiert und der Querschnitt des Kaltluftweges so wenig wie möglich verbaut werden soll.

5

Diese Aufgabe wird gelöst durch eine Klappe mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand der Unteransprüche.

10

Erfindungsgemäß ist eine Klappe für ein Luftführungsgehäuse einer Kraftfahrzeug-Klimaanlage vorgesehen, wobei die Klappe zur Ermöglichung einer Luftschichtung mehrere, direkt aneinander angrenzende Bereiche aufweist, die durch Trennwände unterteilt sind, welche im Unterschied zu herkömmlichen Klappen nicht Teil des Luftführungsgehäuses sondern Teil der Klappe sind, so dass die Klappe selbst Luftkanäle ausbildet, welche in entsprechender Klappenstellung die Luft gezielt leiten und weiteren Luftkanälen zuführen. Durch die Integration der Trennwände im Bereich der Klappe in derselben verringert sich der Bauraumbedarf, da die bei herkömmlichen Klappen vorgesehenen Trennwände entfallen können.

15

20

Die Klappe weist vorzugsweise zwei äußere Bereiche und einen dazwischenliegenden mittleren Bereich auf. Hierbei ist die Klappe bevorzugt spiegelsymmetrisch bezüglich der Mittelebene, die sich senkrecht zur Schwenkachse erstreckt, ausgebildet. Dabei ist bevorzugt der Strömungsquerschnitt der zwei äußeren Bereiche etwa so groß wie der Strömungsquerschnitt des mittleren Bereichs.

25

30

Vorzugsweise weist die Klappe mindestens einen Bereich mit einer trommelklappenartigen Gestalt auf, d.h. in diesem Bereich ist die Außenwand der Klappe bevorzugt konzentrisch bezüglich der Schwenkachse der Klappe angeordnet.

35

Bevorzugt weist die Klappe zudem mindestens einen parallel zur Schwenkachse verlaufenden ebenen und/oder zur Schwenkachse hin gewölbten Bereich auf, welcher vorzugsweise ein mittlerer Bereich ist.

Mindestens zwei der unterschiedlichen Bereiche der Klappe erstrecken sich vorzugsweise unterschiedlich weit bezüglich des Umfanges derselben.

5 Bevorzugt weist mindestens ein Bereich der Klappe auf mindestens einer Seite ein schräg bezüglich der Schwenkachse verlaufendes Ende auf, so dass sich bei einer Drehung der Klappe der Luftdurchlass langsam öffnet. Hierbei kann dieses Ende gerade oder aber einen sonstigen, beliebigen, insbesondere bogenförmigen, Verlauf haben. Hierbei kann insbesondere auf
10 einfache Weise eine Steuerungscharakteristik in die Gestalt der Klappe integriert werden, so dass die entsprechende Stellbewegung vereinfacht werden kann.

15 Zur Erhöhung der Stabilität weist die Klappe bevorzugt eine Überbrückung auf, insbesondere in einem ebenen oder wenig gewölbten Bereich, welche die Trennwände eines Bereichs miteinander verbindet. Hierbei kann die Überbrückung zwecks Erfüllung einer Leitfunktion gewölbt ausgebildet sein.

20 Zur Abdichtung in mindestens einer Endstellung weist die Klappe bevorzugt mindestens einen sich nach außen hin erstreckenden Rand auf, der in dieser Endstellung an einer entsprechenden Anlage am Luftführungsgehäuse dichtend anliegt. An diesem Rand können zusätzliche Dichtmittel, wie beispielsweise elastische Dichtelemente, vorgesehen sein.

25 Zur Optimierung der Dichtfunktion erstreckt sich der Rand bevorzugt über die Stirnflächen hinweg, möglichst bis zur Schwenkachse oder der entsprechenden Lagerung.

30 Die Klappe ist bevorzugt einstückig ausgebildet, insbesondere als ein Kunststoff-Spritzgussteil. Eine derartige Ausgestaltung ermöglicht eine kostengünstige Herstellung.

35 Durch die spezielle Ausgestaltung der Klappe, z.B. schräg verlaufende Enden einzelner Bereiche der Klappe, Ränder, die nach außen überstehen, eine unterschiedlich weite Erstreckung einzelner Bereiche in Bezug auf den

Umfang der Klappe, in Verbindung mit einer entsprechenden Ausgestaltung des Luftführungsgehäuses vereinfacht sich die Regelung, da wesentliche Regelungscharakteristiken bereits in der Klappenform und der hiermit zusammenwirkenden Luftführungsgehäuseform enthalten sind, so dass sich die Stellbewegung vereinfacht und daher einfachere Stellmotoren und/oder einfachere Steuerungen verwendet werden können.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels unter Bezugnahme auf die Zeichnung im Einzelnen erläutert. In der Zeichnung zeigen:

- Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Luftführungsgehäuses,
- Fig. 2 das bereichsweise aufgeschnittene Luftführungsgehäuse von Fig. 1 aus der gleichen Perspektive,
- Fig. 3 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse in der Mitte der Klappe in der Klappenstellung 100% warm,
- Fig. 4 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse im seitlichen Bereich der Klappe in der Klappenstellung von Fig. 3,
- Fig. 5 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse in der Mitte der Klappe in der Klappenstellung 75% warm,
- Fig. 6 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse im seitlichen Bereich der Klappe in der Klappenstellung von Fig. 5,
- Fig. 7 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse in der Mitte der Klappe in der Klappenstellung 50% warm,
- Fig. 8 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse im seitlichen Bereich der Klappe in der Klappenstellung von Fig. 7,

Fig. 9 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse in der Mitte der Klappe in der Klappenstellung 0% warm,

Fig. 10 einen Schnitt durch das Luftführungsgehäuse im seitlichen Bereich der Klappe in der Klappenstellung von Fig. 9,

Fig. 11 eine perspektivische Ansicht der Klappe,

Fig. 12 die Ansicht von Fig. 11 mit Darstellung der Schnittlinien der Figuren 3 bis 10,

Fig. 13 die Klappe aus einer anderen Perspektive, und

Fig. 14 einen einen Schnitt quer durch die Klappe.

Eine Kraftfahrzeug-Klimaanlage 1 mit einem Gebläse 2, einem Verdampfer 3, einem Heizer 4 und einem Zuheizer 5, die in einem mehrteilig ausgebildeten Luftführungsgehäuse 7 angeordnet sind, weist zur bedarfsgerechten Temperierung und Erzeugung einer geschichteten Luftströmung eine Misch-Klappe 6 auf.

Die temperierte Luft kann über mittels Klappen geregelter Luftkanäle verschiedenen Bereichen des Fahrzeuginnenraums zugeführt werden. So ist ein vom Luftführungsgehäuse 7 abzweigender Luftkanal 8 vorgesehen, welcher dem Entfrosten der Windschutzscheibe dient. Die durch den Defrost-Luftkanal 8 geführte Luftmenge wird mittels einer Defrost-Klappe 9 geregelt. Ein weiterer Luftkanal 10 führt zu den Seiten- und Mitteldüsen und ist mittels einer Klappe 11 regelbar. Ferner ist ein Fußraum-Luftkanal 12 vorgesehen, der mit einer Fußraum-Klappe 13 regelbar ist.

Wie aus Fig. 1 ersichtlich ist, ist der Belüftungs-Luftkanal 10 dreiteilig ausgebildet, wobei vorliegend die drei Teilkanäle jeweils etwa den gleichen Querschnitt aufweisen. Sie dienen in Zusammenwirkung mit der Klappe 6 der Luftschichtung, zwischen Mittel- und Seitendüse.

Um diese Luftschichtung durch eine einfache Klappe zu ermöglichen, die Trennwände oder speziell ausgebildete Kaltluft-Kanäle erübrigt und somit einen etwas geringeren Bauraumbedarf hat, ist die gemäß dem vorliegenden Ausführungsbeispiel dreiteilige Klappe 6 vorgesehen. Diese weist in ihrer Schwenkachse zwei Zapfen 14 auf, die an den Stirnflächen 15 angeordnet sind. Die Klappe 6 ist spiegelsymmetrisch bezüglich einer senkrecht zur Schwenkachse in der Mitte der Klappe 6 verlaufenden Ebene ausgebildet, wobei die Schnittlinien dieser Ebene mit der Klappe 6 in Fig. 12 dargestellt sind.

Die Klappe 6 weist auf Grund ihrer Symmetrie zwei äußere Bereiche 16 und einen mittleren Bereich 17 auf. Sie ist in ihren äußeren Bereichen 16 trommelklappenartig ausgebildet, d.h. die Klappe 6 hat die Gestalt eines Teils eines Hohlzylinders. Auf einer sich in Längsrichtung der Klappe 6 erstreckenden Seite 18 enden die Bereiche 16 und 17 auf gleicher Höhe, wobei zur besseren Abdichtung ein sich radial nach außen erstreckender Rand 19 vorgesehen ist, der sich auch über die Stirnflächen 15 bis zu den Zapfen 14 erstreckt. Der Strömungsquerschnitt der beiden äußeren Bereiche 16 zusammen entspricht gemäß dem vorliegenden Ausführungsbeispiel etwa dem Strömungsquerschnitt des mittleren Bereichs 17.

Der mittlere Bereich 17 ist in Richtung der Schwenkachse gewölbt bzw. konkav ausgebildet und von den seitlichen Bereichen 16 durch Wände 20 getrennt. Am schwenkachsenseitigen Ende der Wände 20 sind dieselben mittels einer Überbrückung 21 verbunden, wobei diese leicht entsprechend dem mittleren Bereich 17 gewölbt ist. Diese Überbrückung 21 dient zum Einen als eine Art Spoiler mit einer Luftleitfunktion und zum Anderen der Erhöhung der Stabilität der Klappe 6.

Auf der, der Seite 18 gegenüberliegenden Seite 22 der Klappe 6 enden die Bereiche 16 und 17 in unterschiedlichen Höhen, wie insbesondere aus Fig. 13 ersichtlich ist. Zur Verbesserung des Öffnungsverhaltens sind die äußeren Bereiche 16 abgeschrägt ausgebildet, d.h. sie verlaufen insbesondere nicht parallel zur Schwenkachse. Der mittlere Bereich 17 endet parallel zur Schwenkachse, wobei wiederum ein sich nach außen erstreckender Rand

23 vorgesehen ist, welcher sich auch über die Außenseite der äußeren Bereiche 16, die Stirnflächen 15 bis zu den Zapfen 14 und somit zum Rand 19 erstreckt.

- 5 Im Folgenden wird die Funktion der Klappe 6 unter Bezugnahme auf die Figuren 3 bis 10 näher erläutert.

10 Die Figuren 3 und 4 zeigen die Stellung 100% warm, d.h. die Klappe 6 verschließt der direkt vom Verdampfer 3 kommenden Kaltluft den Weg mit allen Bereichen 16 und 17. Hierbei liegt die Klappe 6 mit ihrem Rand 19 am entsprechend ausgebildeten Luftführungsgehäuse 7 an, so dass keine Kaltluft zu den Luftkanälen 8 und 12 gelangen kann. Der Strömungsweg der vom Heizer 4 und Zuheizer 5 kommenden Warmluft ist für den Fall geöffneter Defrost- und Fußraum-Klappen 9 und 13 mittels durchgezogener Pfeile dargestellt. Die Klappe 11 für die Luftzufuhr zu den Seiten- und Mitteldüsen ist gemäß der Darstellung verschlossen.

15 Wird die Klappe 6, wie in den Figuren 5 und 6 dargestellt, langsam in ihre andere Endstellung bewegt, so wird im mittleren Bereich 17 der Klappe 6 beidseitig ein Kaltluftdurchlass freigegeben, durch den kalte Luft insbesondere in den Defrost-Luftkanal 8 strömt. Dadurch wird erreicht, dass die Temperatur der Luft, die in den Fußraum geleitet wird, höher ist als die Temperatur der Luft, die in den Defrost-Luftkanal 8 gelangt. Auf Grund der breiter ausgebildeten äußeren Bereiche 16 ist der Kaltluftdurchlass in diesen Bereichen noch verschlossen. Der Strömungsweg der Kaltluft ist in der Zeichnung mittels gepunkteter Pfeile dargestellt.

20 Bei einer Weiterbewegung der Klappe 6, wie in den Figuren 7 und 8 dargestellt, wird der Kaltluftdurchlass im mittleren Bereich 17 immer weiter geöffnet, so dass die Temperatur weiter absinkt. In den äußeren Bereichen 16
30 beginnen sich die Kaltluftdurchlässe langsam auf Grund der Schräge zu öffnen, und Kaltluft gelangt in den äußeren Bereichen 16 insbesondere zum Defrost-Luftkanal 8. Auch hier erreicht man eine für den Fahrgast als angenehm empfundene Temperaturschichtung, indem die Temperatur der Luft,

die in den Fußraum geleitet wird, höher ist als die Temperatur der Luft, die in den Defrost-Luftkanal 8 gelangt.

5 Bei Klappenstellungen, die eine Öffnung oder zumindest teilweise Öffnung des Luftkanals 10 bewirken (in den Figuren 3 bis 8 nicht dargestellt) erhält man eine Temperaturschichtung zwischen Mittel- und Seitenluftkanälen. Durch die beschriebene Form der Klappe 6, ist die Temperatur der Luft die der oder den Mitteldüsen zugeführt wird, niedriger als die Lufttemperatur in den Seitendüsen, was ebenfalls zu einer Komfortsteigerung im Innenraum beiträgt, da die Wärmeabstrahlung über die Seitenscheiben größer ist als in der Mitte des Fahrgastraums und es durch die beschriebene Temperaturschichtung zu einer Vergleichmäßigung, zumindest des vom Fahrgast empfundenen, Temperaturprofils kommt.

10 15 Ist der Warmluftdurchlass, wie in den Figuren 9 und 10, vollständig geschlossen, so gelangt in sämtlichen Bereichen 16 und 17 Kaltluft zu den entsprechenden Luftkanälen 8, 10 und 12. Im dargestellten Ausführungsbeispiel sind dabei sowohl der Defrost-Luftkanal 9 als auch der Luftkanal 12 in den Fußraum geschlossen und es gelangt nur gleichmäßig kalte Luft in die Kanäle 20 10 für Seiten- und Mitteldüsen.

25 Somit kann eine Schichtung der Luft ermöglicht werden, wobei in sämtlichen Misch- oder Zwischenstellungen der Klappe 6, die der Windschutzscheibe zugeführte Luft kälter als die dem Fußraum zugeführte Luft ist, bzw. die den Mitteldüsen zugeführte Luft kälter als die den Seitendüsen zugeführte Luft ist.

5

Bezugszeichenliste

- | | |
|----|-----------------------------|
| 10 | 1 Kraftfahrzeug-Klimaanlage |
| | 2 Gebläse |
| | 3 Verdampfer |
| | 4 Heizer |
| | 5 Zuheizer |
| 15 | 6 Klappe |
| | 7 Luftführungsgehäuse |
| | 8 Defrost-Luftkanal |
| | 9 Defrost-Klappe |
| | 10 Luftkanal |
| 20 | 11 Klappe |
| | 12 Fußraum-Luftkanal |
| | 13 Fußraum-Klappe |
| | 14 Zapfen |
| | 15 Stirnflächen |
| 25 | 16 äußerer Bereich |
| | 17 mittlerer Bereich |
| | 18 Seite |
| | 19 Rand |
| | 20 Wand |
| 30 | 21 Überbrückung |
| | 22 Seite |
| | 23 Rand |

5

Patentansprüche

- 10 1. Klappe für ein Luftführungsgehäuse (7) einer Kraftfahrzeug-
Klimaanlage (1), wobei die Klappe (6) zur Ermöglichung einer Luft-
schichtung mehrere Bereiche aufweist, **dadurch gekennzeichnet**,
dass die Klappe (6) mehrere, direkt aneinander angrenzende Bereiche
15 (16, 17) aufweist, die durch Trennwände unterteilt sind, welche Teil der
Klappe (6) sind.
2. Klappe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6)
zwei äußere Bereiche (16) und einen dazwischenliegenden mittleren
Bereich (17) aufweist.
- 20 3. Klappe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die
Klappe (6) spiegelsymmetrisch ausgebildet ist.
- 25 4. Klappe nach einem der Ansprüche 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet,
dass der Strömungsquerschnitt der beiden äußeren Bereiche (16) zu-
sammen dem Strömungsquerschnitt des mittleren Bereichs (17) ent-
spricht.
- 30 5. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekenn-
zeichnet, dass die Klappe (6) mindestens einen Bereich (16) mit einer
trommelklappenartigen Gestalt aufweist.
- 35 6. Klappe nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Bereich
(16) konzentrisch bezüglich der Schwenkachse der Klappe (6) ange-
ordnet ist.

- 5 7. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6) mindestens einen parallel zur Schwenkachse verlaufenden ebenen und/oder zur Schwenkachse hin gewölbten Bereich aufweist.
- 10 8. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens zwei der unterschiedlichen Bereiche (16, 17) der Klappe (6) sich unterschiedlich weit bezüglich des Umfanges derselben erstrecken.
- 15 9. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens ein Bereich (16) der Klappe (6) auf mindestens einer Seite (22) ein schräg bezüglich der Schwenkachse verlaufendes Ende aufweist.
- 20 10. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6) eine Überbrückung (21) aufweist, welche die Trennwände eines Bereichs (17) miteinander verbindet.
- 25 11. Klappe nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Überbrückung gewölbt ausgebildet ist.
- 30 12. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6) mindestens einen sich nach außen hin erstreckenden Rand (19, 23) aufweist.
- 35 13. Klappe nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Rand (19, 23) sich über die Stirnflächen (15) hinweg erstreckt.
14. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6) einstückig ausgebildet ist.
15. Klappe nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Klappe (6) ein Kunststoff-Spritzgussteil ist.

16. Heizungs- oder Klimatisierungseinrichtung für ein Kraftfahrzeug, gekennzeichnet durch eine Klappe (6) gemäß einem der Ansprüche 1 bis 15.

5

17. Heizungs- oder Klimatisierungseinrichtung, nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass die Heizungs- oder Klimatisierungseinrichtung zumindest eines der folgenden Bauteile umfasst: Wärmetauscher, Heizkörper, Verdampfer, Filter, Temperaturmischklappe, Mischkammer, einen oder mehrere Strömungskanäle und eine oder mehrere Steuerklappen zur Verteilung der Luft auf die Austrittskanäle.

10

5

Z u s a m m e n f a s s u n g

10

Die Erfindung betrifft eine Klappe (6) für ein Luftführungsgehäuse (7) einer Kraftfahrzeug-Klimaanlage (1), wobei die Klappe (6) zur Ermöglichung einer Luftschichtung mehrere, direkt aneinander angrenzende Bereiche (16, 17) aufweist, die durch Trennwände unterteilt sind, welche Teil der Klappe (6) sind.

15

(Fig. 13)

20

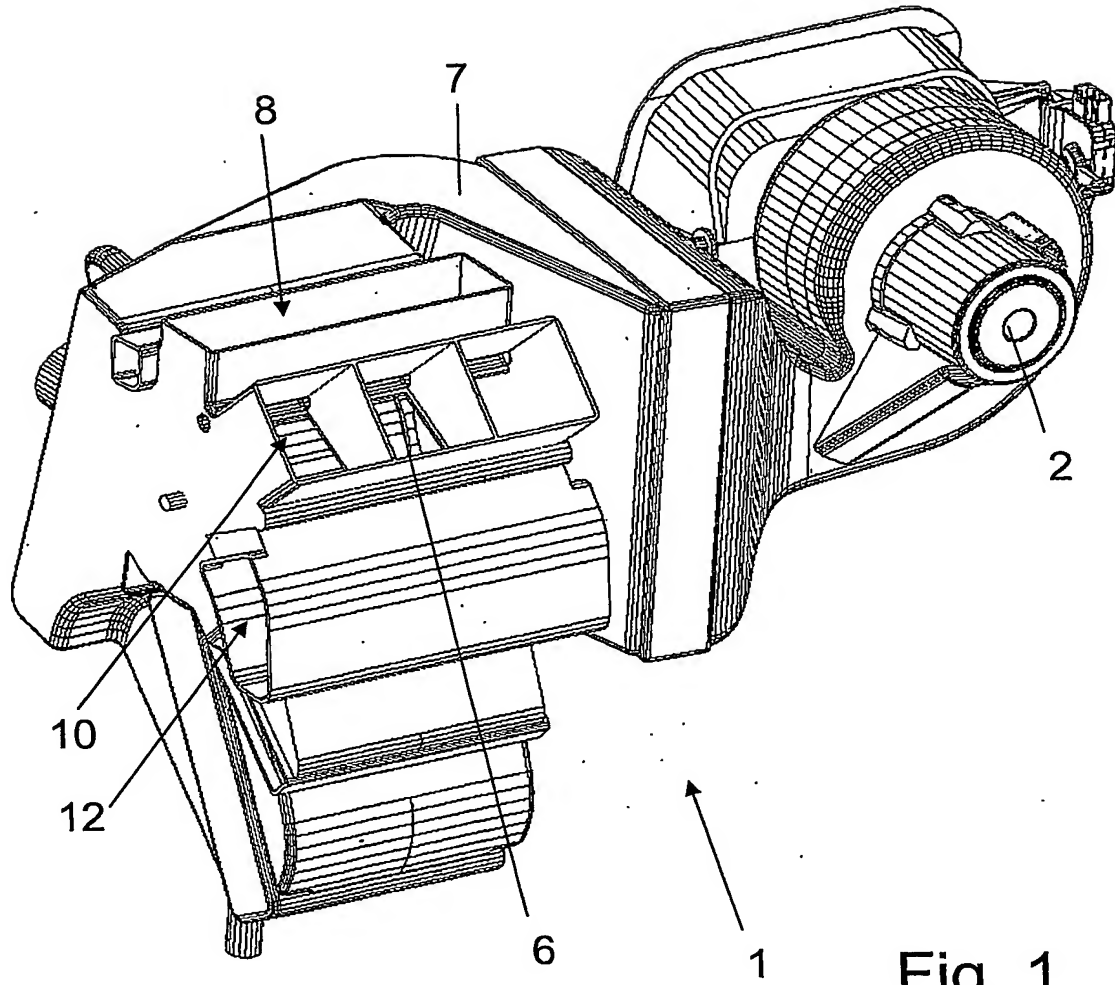


Fig. 1

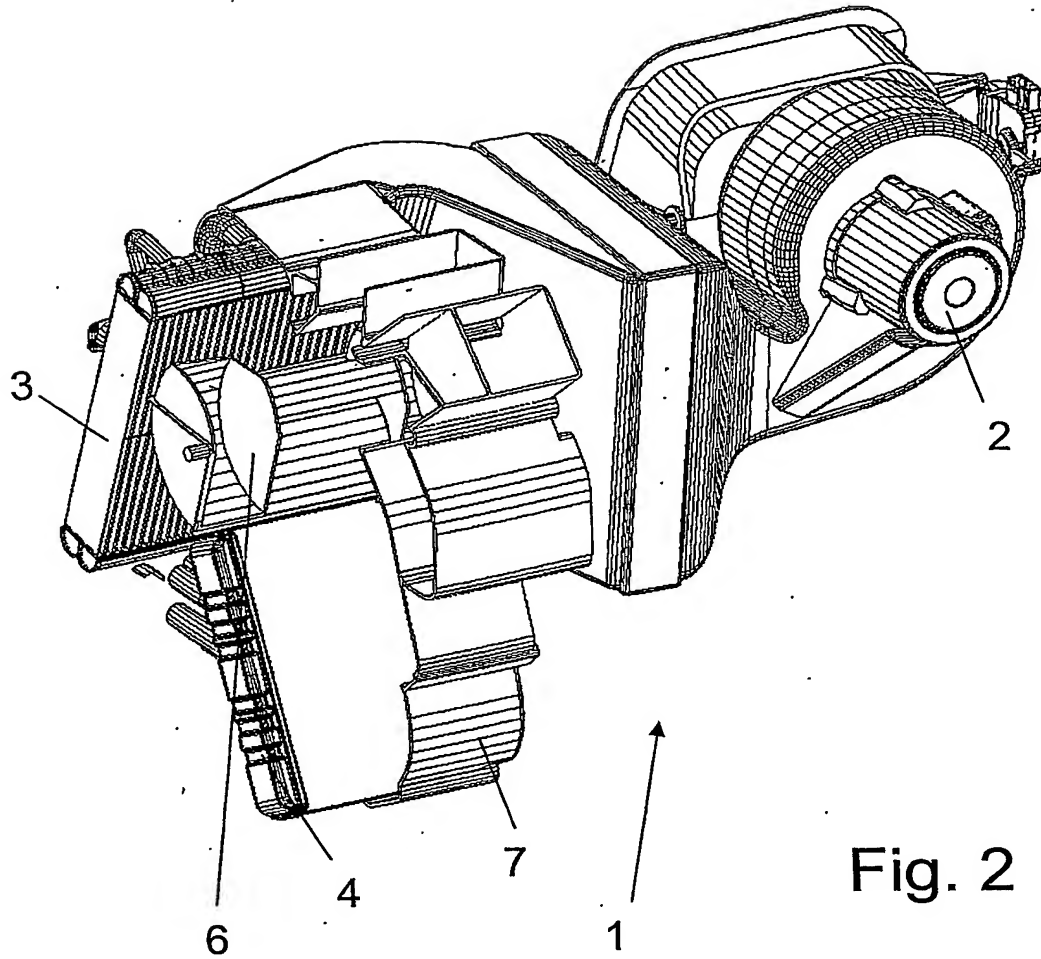


Fig. 2

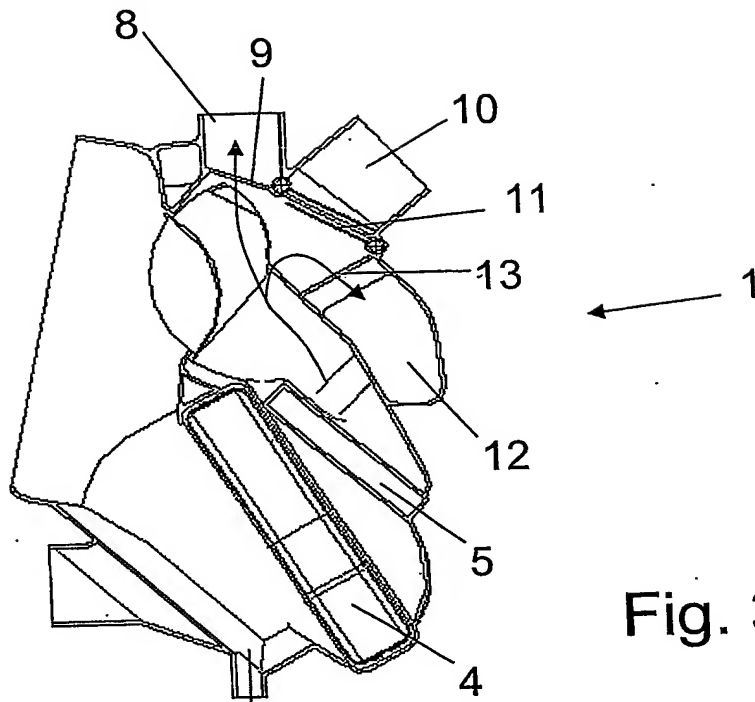


Fig. 3

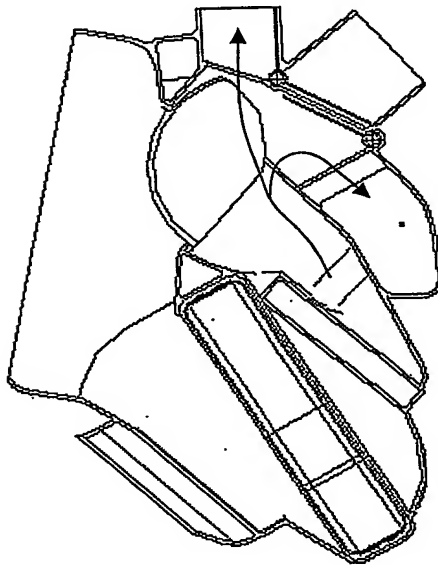


Fig. 4

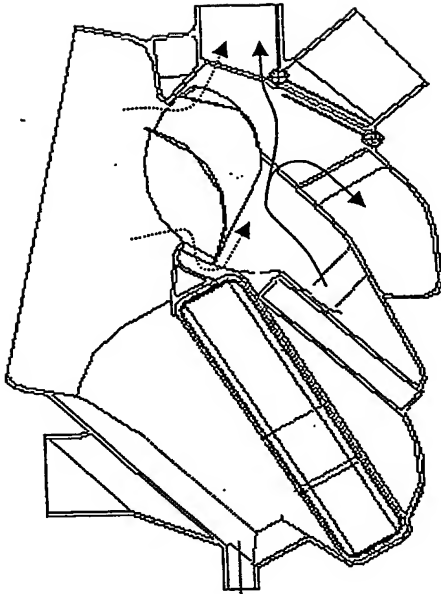


Fig. 5

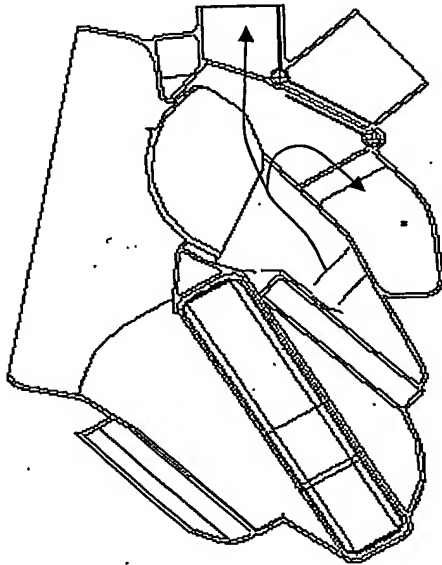


Fig. 6

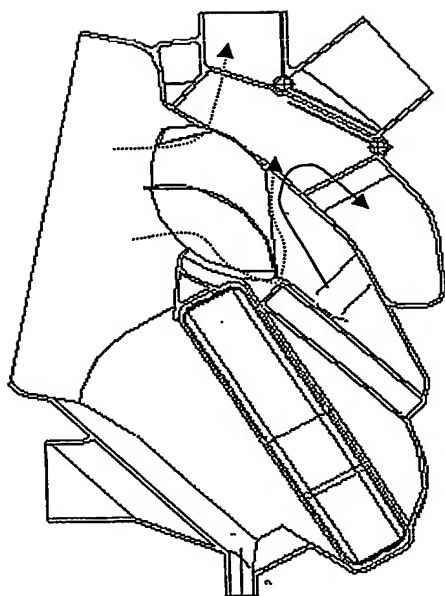


Fig. 7

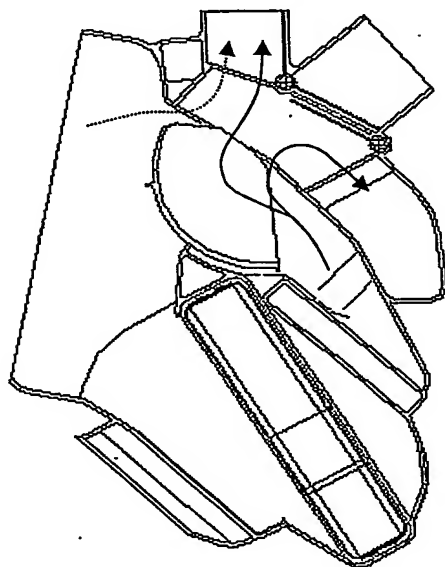


Fig. 8

